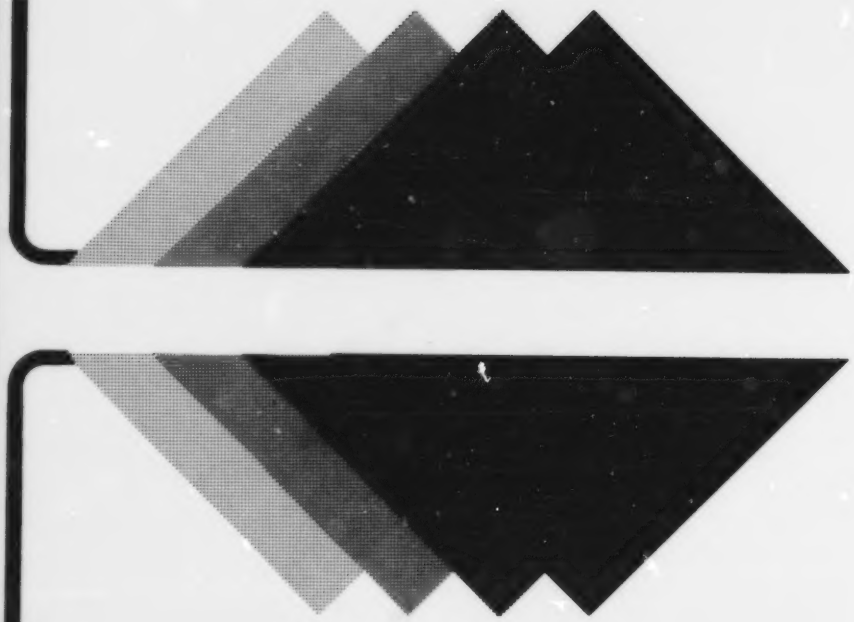
Transport Canada Transports Canada

TP7932



Transport Dangerous Goods

Annual Report 1985-86

Canada

87-02820/

Transport Dangerous Goods

Annual Report 1985-86

© Minister of Supply and Services Canada 1987
Cat. No. T44-1/1-1986
ISBN 0-662-54899-X

Deputy Minister
Transport Canada

Sous-ministre
Transports Canada

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N5

The Honourable John C. Crosbie
Minister of Transport

Sir:

In accordance with Section 30 of the Transportation of Dangerous Goods Act, I have the honour of submitting the first Annual Report of the Transport Dangerous Goods Directorate.

In 1980, federal legislation was passed to promote public safety in the transportation of dangerous goods. On July 1, 1985, regulations were enforceable across Canada for federally regulated modes and activities.

In the 1985-1986 fiscal year, the Directorate's objectives focused on the consistent, coordinated implementation of the federal legislation and regulations. These objectives were achieved through the cooperative efforts of industry and government officials, and the public.

Initiatives included commencement of a compliance program related to dangerous goods manufacturing, shipping and container manufacturing activities; training of inspectors; conduct of awareness sessions for industry, the provinces and territories; and establishment of a data management information system. This report records these achievements.

R.M. Withers
Deputy Minister

Canada

Minister of Transport | Ministre des Transports

CANADA

Annual Report
Department of Transport
Transport Dangerous Goods Directorate
For the fiscal year ending March 31, 1986
Submitted under the provisions of the
Transportation of Dangerous Goods Act

To Her Excellency the Right Honourable
Jeanne Sauvé, P.C., C.C., C.M.M., C.D.
Governor General and Commander-in-Chief
of Canada

MAY IT PLEASE YOUR EXCELLENCY:

The undersigned has the honour to present to Your Excellency the first Annual Report of the Transport Dangerous Goods Directorate of the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1986.

John C. Crosbie

Ottawa, Canada K1A 0N5

TABLE OF CONTENTS

Director General's Report 1

Program Development 3

The Directorate 1985-86 5

Regulations Branch 8

Compliance Division 10

Evaluation and Analysis Division 11

Response Operations Division 13

FIGURES

Figure 1: Budget and Expenditures 5

Figure 2: Organization of the Directorate 6

APPENDICES

Appendix 1: Transportation of Dangerous Goods Regulations 17

Appendix 2: Major Contracts 19

Appendix 3: Committees and Conferences 21

DIRECTOR GENERAL'S REPORT

The safe transportation of dangerous goods is a major concern shared by governments, industry and the general public. While indispensable to our way of life and economic well-being, some products can pose a threat to public safety if not handled, offered for transport or transported safely. Common examples are propane, gasoline, chlorine, ammonium nitrates and pesticides. Once used, many of these products become hazardous wastes which must be transported to disposal sites.

Increased volumes of these products are being transported each year in Canada by road, rail, water and air. Annually, an estimated 15% of truck, 12% of rail, 20% of marine and 2% of air shipments involve such products.

To promote public safety, the federal government passed the Transportation of Dangerous Goods Act in November 1980. On July 1, 1985, regulations were enforceable across Canada for federally regulated modes and activities.

The Transport Dangerous Goods Directorate's program objectives focus on the consistent, coordinated implementation of the Act and regulations. Program initiatives in 1985-1986 accounted for $5.3 million in gross expenditures, 60 person years and included:

- commencing a compliance program related to dangerous goods manufacturing, shipping and container manufacturing activities;
- training inspectors;
- conducting awareness sessions for industry, the provinces and territories; and
- establishing a data management information system to ensure efficient program evaluation and direction.

Our objectives were achieved through the cooperative efforts of industry and government officials, and the public. The directorate's first annual report records these achievements.

T.D. Ellison
Director General

PROGRAM DEVELOPMENT

Historical Overview

Prior to the passage of the Transportation of Dangerous Goods Act in 1980, dangerous goods and their transportation were regulated under a number of separate, uncoordinated federal, provincial and territorial statutes. Handling, storage and inspection of various dangerous goods were also regulated under numerous statutes.

In 1972, an intergovernmental review of road transport regulation concluded that dangerous goods were covered inadequately. The federal Minister of Transport decided in late 1973 that action should be taken on road transport of dangerous goods. The lack of regulation was seen as compromising public safety.

As well, differences in air, marine and rail regulations caused problems in intermodal transport. Canada had also decided to apply for membership in the United Nations' Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods. These situations emphasized the need for dangerous goods to be regulated on a national, uniform basis.

In 1975, the federal Dangerous Goods Secretariat was established to draft regulations to be issued under existing statutes. The secretariat, with a staff of four, found that 22 federal, provincial and territorial agencies were involved to some degree with the transportation of dangerous goods.

In 1976, the federal Cabinet decided that a federal act and regulations were needed to regulate dangerous goods by all transport modes. Intraprovincial road transport falls under provincial/territorial jurisdiction and, as they have responsibility for highway safety, the provinces and territories agreed in principle to enact parallel legislation that would be used concertedly with the federal legislation. In 1977, the secretariat became the Transport of Dangerous Goods Branch. It was staffed by 19 persons in three groups: Standards and Legislation, Standards Evaluation and Statistics Analysis, and Operations.

In May 1978, Bill C-53 was introduced in the House of Commons and on November 1, 1980, an Act to promote Public Safety in the Transportation of Dangerous Goods was proclaimed. Branch staff continued work on drafting regulations and consulted with the provinces and territories, as well as producers, carriers and other interested parties. In 1979, the 24-hour emergency response CANUTEC center was established. (CANUTEC's operations are described in the Response Operations Division section).

Proposed regulations were published in the Canada Gazette Part I to give interested parties the opportunity to make representations. By mid-1983, the branch had become a directorate, with authority for a staff of 60.

To protect the public, two interim regulations were passed, the Dangerous Goods Protective Directives Regulations in March 1984 and the Dangerous Goods Inspectors Regulations in June 1984. These were revoked in January 1985 and replaced by the Transportation of Dangerous Goods Regulations.

These regulations were enforceable across Canada on July 1, 1985 for federally regulated modes and activities (see Appendix 1). Parallel legislation and regulations adopting and applying the federal regulations existed in most provinces and territories by the end of 1985-1986.

The Legislation

The Act's major provisions are as follows:

- Establishment of one legislative authority for handling, offering for transport and transport of dangerous goods by all means of transport in Canada, with some specified exceptions.
- Application to all transport related activities by all transport modes, whether or not for-hire or reward.
- Establishment of one set of regulations on safety standards, safety requirements and safety markings. Includes regulations that identify and classify dangerous goods, establish safe quantities and concentrations, forbid or restrict the transport of certain dangerous goods, and specify permit procedures.
- Creation of new indictable offenses for improper handling, offering for transport and transport of dangerous goods, or improper packaging and labelling, and non-compliance with ministerial emergency orders.

— Designation by the Minister of inspectors empowered to enter and inspect any building or place involved in the handling, offering for transport or transport of dangerous goods.

— Creation of requirements for reporting dangerous occurrences.

— Provision for ministerial agreements with any province or territory for the implementation, administration and enforcement of the Act.

— Provision for ministerial authority to publish a national code on the transport of dangerous goods.

— Establishment of councils to advise the Minister on transport of dangerous goods matters or related activities.

THE DIRECTORATE 1985-86

Budget and expenditures are summarized in Figure 1. The directorate's organization is illustrated in Figure 2. Contracts valued at greater than $50 000 are summarized in Appendix 2. Staff participated in various national, international and interdepartmental committees and conferences highlighted in Appendix 3.

Figure 1: Budget and Expenditures

	Budget	Expenditures
Salaries	$2 580 000 (39%)	$2 857 798 (53%)
Operating Expenses	1 417 000 (22%)	1 463 604 (28%)
Professional Services	2 580 000 (39%)	1 003 102 (19%)
TOTAL	$6 577 000	$5 324 504

Federal/Provincial/Territorial Relations

The directorate worked with the provinces and territories to develop and implement a comprehensive program. This was accomplished through the Federal/Provincial/Territorial Standing Committee on the Transportation of Dangerous Goods.

This committee reports through the Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA) to the Council of Ministers Responsible for Highway Safety and Transport. The committee ensures consistent Canada-wide application and enforcement of regulations for highway transport of dangerous goods and the interface with other transport modes.

The committee has established continuing relationships with parallel federal/provincial/territorial committees dealing with environmental, emergency planning and labor safety issues. A Canadian Trucking Association representative is an active committee participant. The committee has met from time to time with other industry groups.

Three working groups report to the committee. The Regulations Working Group proposes necessary regulatory amendments affecting the highway mode. The Compliance Working Group advises on common problems in highway compliance programs and recommends strategies to achieve an equitable national compliance program. The Municipal By-Law Working Group is to prepare, for the Council of Ministers, a guideline for municipal by-laws governing the movement of vehicles carrying dangerous goods.

The committee met as Working Group "E" of the CCMTA's Motor Carrier Standing Committee in Ottawa during June 1985 and in Vancouver during October 1985. In October 1985, it was granted Standing Committee status and met as such in Quebec City during March 1986.

Administrative Agreements

Agreements respecting the implementation, administration and enforcement of Transportation of Dangerous Goods Programs were prepared for the provinces and territories. Funds were approved for surveillance training and coordination agreements with interested provinces and territories.

Memoranda of Understanding were finalized with several federal departments and agencies, defining program roles and responsibilities.

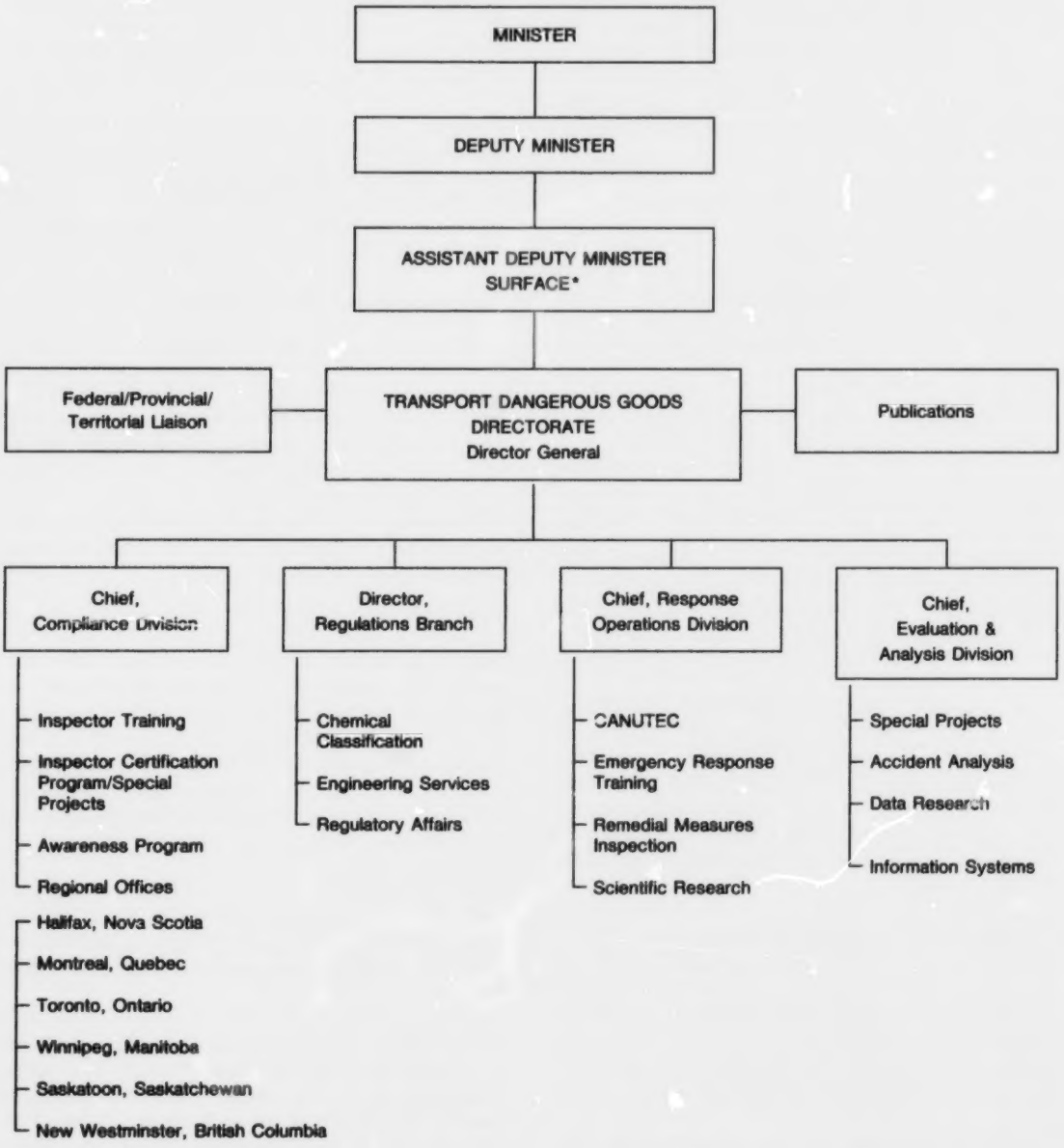
Advisory Councils

The Minister established two advisory councils during the fiscal year. The Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council was established January 1985 to advise him on strategic safety and social issues facing Canada in the transportation of dangerous goods. The 23 council members, representing various groups, will serve for two years.

Issues discussed by the council included routing and handling of dangerous goods in urban areas, emergency response training programs, third party clean-up liability costs, regulatory simplification and permits.

In response to public concern about the transport of dangerous goods through Toronto's densely populated areas, in March 1986 the Minister established the two year Toronto Area Rail Transportation of Dangerous Goods Advisory Council. The council will report on whether it is feasible to re-route or relocate transportation services carrying dangerous goods, whether additional dangerous goods rail safety requirements are needed, and resulting costs.

Figure 2: Organization of the Directorate



* At the commencement of 1985-1986, the directorate was under the responsibility of the ADM, Planning and Coordination. Due to departmental restructuring during the year, responsibility for the directorate was transferred to the ADM, Surface.

Publications

Communications and public information were high priorities for the directorate. The Newsletter, with a circulation of 18 000, was issued quarterly. Eight special bulletins on technical, regulatory matters were distributed with the Newsletter. More than 25 000 copies of a Guide on Completion of the Dangerous Occurrence Report Form were also distributed. Three analytical reports were released in limited quantities:

— Ontario Research Foundation, Evaluation of Selected Containers Used for the Shipment of Dangerous Goods, April 1985.

— Thorne Stevenson & Kellogg, Planning the R & D Program for the Transport Dangerous Goods Directorate, April 1985.

— LaMorte, Williams & Associates, Method to Rank the Hazardous Dangerous Goods and Determine the Consequences of Releases, August 1985.

Additional materials were produced and distributed under the Awareness Program and are described in the Compliance Division section.

REGULATIONS BRANCH

The branch is responsible for the provisions of the Act and regulations. This includes amendments, permits, classification criteria and standards for the labelling, packaging, documentation, placarding, bulk containment, handling, in-transit storage and transport of dangerous goods.

Regulations

Branch staff participated as speakers or as panel members at approximately 60 information sessions held across Canada and the U.S. These discussions contributed to the issuance of two amendments in June 1985. One provided for general reciprocity with the U.S. and transitional provisions for consignments handled, offered for transport or transported prior to July 1, 1985.

The other provided for increased reciprocity with the U.S., clarified the regulations at the request of industry and provided increased flexibility for consumer commodities and dangerous goods in limited quantities. At the year end, amendments were being prepared for compressed gas, ammonium nitrate fertilizer, a residue placard, and the dangerous goods lists in Schedule II of the regulations.

The April 1985 polychlorinated biphenyls (PCB) spill in Kenora, Ontario, generated public concern. On April 22, 1985, the Minister issued the first Protective Direction and established the basis for draft regulations on the offering for transport and transporting of PCBs. These were published in *The Canada Gazette,* Part I, June 6, 1985, and September 26, 1985. During November 1985, the department sponsored a PCB seminar in Ottawa, attended by major electrical utilities, industry, environmental groups and government representatives.

Permits

The Minister, or designate, may issue a permit authorizing the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods in a manner that does not comply with the regulations. The Minister, or designate, must be satisfied the manner will provide a level of safety equivalent to that provided by compliance with the Act and regulations. An application must be made to the Minister. A copy must also be submitted to the directorate.

The Minister, or designate, may also issue a permit of exception and, in an emergency, may issue a permit for exception on the basis of an oral application.

Of the 663 applications received by the branch, 218 were denied or considered not to be required and 286 were in the process of being issued or under consideration at year end. Of the 159 issued, there were 103 equivalent level of safety permits, and 56 exception permits, of which two were issued orally.

Appointment of Agents

A person who is not a Canadian resident or does not have a Canadian business or head office cannot handle, offer for transport or transport certain dangerous goods destined for Canada, or for any place outside Canada through Canada, unless a notice is filed with the Minister and the directorate, advising of the name and address of a person in Canada who is willing to act as that person's agent. The branch maintained the records of 39 appointed agents.

Waste Notifications

A person who offers for transport or imports an international or transborder waste consignment for the purpose of disposal outside or inside of Canada must advise the directorate in writing at least 60 days before the consignment is to be exported or imported. The branch maintained the records of 646 notifications.

Identification Marks

The owner or lessee of a tank intended to transport dangerous goods can use a self identifying mark in lieu of displaying a name in full, if the directorate is notified. A similar provision exists for the manufacturer or reconditioner of a package, container or tank intended to transport dangerous goods. The branch maintained the records of 48 identification marks.

Classification

Staff provided industry with information on dangerous goods classification and participated in various national and international committees concerned with classification and other regulatory matters (See Appendix 3).

Standards

Standards for packaging, cylinders, truck and portable tanks were in various stages of development. Five preliminary standards were developed as consensus standards with the Canadian Standards Association and the Canadian General Standards Board.

COMPLIANCE DIVISION

The division is responsible for compliance and enforcement activities for shippers of dangerous goods and at intermodal transfer points. It is also responsible for awareness programs and training federal, and some provincial, inspectors. The division has a headquarters office and six regional offices.

Compliance and Enforcement

Regional offices were established as identified in Figure 2. Staff completed a total of 558 shipper inspections. Investigations into non-compliance activities totalled 149, with the issuance of 39 official violation warnings. Staff attended 70 dangerous goods accident scenes.

Training

Eleven inspector training courses were conducted, qualifying 105 federal employees as Dangerous Goods Inspectors and 29 provincial employees as Dangerous Goods Inspector Trainers.

A total of 900 sessions on safety and other regulatory requirements were held across Canada for various industries, associations and government authorities. These included courses held in Ontario (Ottawa, Arnprior, and Sarnia); Brandon, Manitoba; Whitehorse, Yukon Territory; and Vancouver, British Columbia. The division responded to 22 837 mail and telephone enquiries.

Awareness Program

To increase industry and public awareness of the new regulations, printed material was widely distributed on the four transport modes, including 250 000 copies of five regulatory requirements brochures and 150 000 placard and label posters.

Information kits were sent to more than 6000 manufacturers. More than 160 associations were informed of this material's availability. More than 200 000 plastic information cards were distributed to industry and emergency response organizations. More than 50 000 copies of a contacts list giving names and addresses of participating federal, provincial and territorial agencies were distributed with the Newsletter and training materials.

In cooperation with the Canadian Transportation and Distribution Management Magazine, a 12-page insert on shipper responsibilities was published and distributed in the magazine's November 1985 issue. A similar insert was included in the January 1986 issue of Le Transporteur. The Canadian Trucking Association was assisted in preparing a guide, instructor manual and slides on carrier responsibilities and in the training of 50 highway carrier trainers.

EVALUATION AND ANALYSIS DIVISION

The division collects and analyses data related to the production and movement of dangerous goods and the frequency and causes of accidents involving dangerous goods. These analyses include determination of the economic impact of the regulations, risks involved in transporting dangerous goods and cost-effective measures to reduce such risks. The division is also responsible for the Dangerous Goods Information System.

Impact Analyses

Four socio-economic screening documents were prepared detailing direct costs and indirect effects associated with proposed regulatory amendments. A tanker truck survey was conducted to collect data for the internal socio-economic analysis of the costs associated with planned amendments to complete Parts VI — VIII of the regulations. The survey was conducted during November/December 1985 at 16 locations across Canada with the cooperation of respective provincial transport departments.

The division also analyzed feasible and desirable cost recovery proposals specific to directorate activities.

Dangerous Goods Movements

Statistics were compiled on three transport modes — marine, road, rail. Air mode records are not available at present. A total of 5 852 814 tonnes were shipped through six major ports: Halifax, Saint John, Quebec, Montreal, Vancouver and Prince Rupert.[1]

A total of 223 192 rail cars were transported across Canada in 1983. These represented 14 860 134 tonnes of dangerous goods, based on movements by Canadian National and Canadian Pacific Railways. There were an estimated 3 763 751 for-hire trucking shipments with a total tonnage of 25 185 485.[2]

Registry

Every Canadian manufacturer of dangerous goods or every importer in Canada of dangerous goods that offers these goods for transport in bulk or in quantities greater than 500 kg must register with the directorate.

The division maintained the registry which had 1359 registrations for 3063 sites.[3] There were 1192 (88%) manufacturers and 167 (12%) importers for 2812 (92%) and 251 (8%) sites respectively. The majority of registered manufacturers were located in Ontario, followed by Quebec, Alberta and British Columbia.

Dangerous Occurrence Report (DOR)

Within 30 days of a dangerous occurrence, the person in charge must file a DOR with the directorate. The division maintained this accident information system. A total of 327 DORs required by regulation were identified. The majority of dangerous goods accidents occurred during road transit and most involved compressed gases (Class 2), flammable liquids (Class 3) and corrosives (Class 8).

[1] This tonnage is based on 1983 data and represents dangerous goods which were loaded, unloaded and retained on board vessels at these ports.

[2] These figures are based on Statistics Canada's 1983 For-Hire Trucking Survey, the latest year available. The survey is an estimate and excludes firms earning less than $100 000 annually in inter-city freight revenue, all private carrier shipments and all shipments to and from the U.S. Detailed information on private trucking is not yet available, although total movements by private carriers in Canada is estimated at 35-40 million tonnes annually.

[3] Companies registered head office location and any plant locations where dangerous goods were manufactured and/or imported. Head office and plants were included in "site" definition.

Dangerous Goods Information System (DGIS)

Staffing and equipment acquisition were the major tasks undertaken in the development of the DGIS. This computerized system will provide a centralized bank of scientific, regulatory, accident and other data.

RESPONSE OPERATIONS DIVISION

The division provides the 24-hour-a-day CANUTEC emergency response and regulatory requirements information service and training programs for emergency forces. The division also reviews industry emergency response plans, arranges for assistance at dangerous occurrences and provides advice regarding remedial measures taken at dangerous occurrences.

CANUTEC (Canadian Transport Emergency Centre)

CANUTEC provides 24-hour-a-day bilingual information and communication assistance in transport emergencies involving dangerous goods. A total of 6952 calls for assistance were received by CANUTEC. Of this number, 253 related to emergency situations, while the remainder were of a technical and regulatory nature. As a result of calls to CANUTEC, inspectors were dispatched to 16 accident sites.

A total of 451 applications were received from companies requesting the use of CANUTEC's 24-hour emergency number on their shipping documents. Approval was given by the division to 252 companies. The remaining companies were advised of appropriate, alternative regulatory requirements.

Twelve thousand material safety data sheets (MSDS) were added to CANUTEC's reference bank to bring the total to slightly more than 40 000 MSDS. A cross reference program was developed on a micro computer to facilitate and shorten response time in the search of synonyms and trade names of chemicals.

Emergency Response Plans

Companies involved in offering and transporting certain dangerous goods are required to file an emergency response plan summary with the division. The division issued 249 emergency response plan reference numbers covering 678 companies.

Emergency Response Training

Ten seminars on dangerous goods emergency response awareness were conducted at the Canadian Emergency Preparedness College in Arnprior, Ontario. These involved participation of 312 officials from various governments and the private sector responsible for emergency response assistance.

The division assisted with the presentation of 10 seminars conducted by other government departments, private firms and municipal fire departments. Fourteen special presentations were made to various fire departments, emergency measures organizations and universities. These included presentations in Cornerbrook and St. John's, Newfoundland; Halifax, Nova Scotia; and Sault Ste. Marie, Ontario.

Guide to Initial Emergency Response

The guide provides emergency response personnel with specific product information and appropriate response measures related to health hazards, fire and explosion hazards, and action which can be taken for the protection of life, property and the environment. Revisions to the guide were undertaken and the new edition will be published early in 1986-87.

APPENDICES

APPENDIX 1:

TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS REGULATIONS[1]

PARTS:	PRINCIPAL CONTENTS:
INTERPRETATION Part I	— Definition of words and terms in the Act and Regulations
APPLICATION Part II	— Where and under what circumstances the Act applies
CLASSIFICATION Part III	— Characteristics of nine dangerous goods classes defined in the Act: Class 1 — Explosives Class 2 — Gases Class 3 — Flammable liquids Class 4 — Flammable solids, substances liable to spontaneous combustion, and substances that on contact with water emit flammable gases Class 5 — Oxidizing substances and organic peroxides Class 6 — Poisonous substances and infectious substances Class 7 — Radioactive materials Class 8 — Corrosive substances Class 9 — Miscellaneous
DOCUMENTATION Part IV	— Shipping document information
SAFETY MARKS Part V	— Requirements for placards, labels, signs and other marks
SAFETY STANDARDS Part VI	— Requirements for container specifications
SAFETY REQUIREMENTS Part VII	— Requirements for handling or offering for transport of dangerous goods
SAFETY REQUIREMENTS Part VIII	— Requirements for transportation of dangerous goods
SAFETY REQUIREMENTS Part IX	— Requirements for reporting dangerous occurrences and training

[1] Part I, X and XIII were effective January 23, 1985. Part IX, except sections 9.2 to 9.7 and Part XI, were effective April 8, 1985. Parts II to VIII and XII and sections 9.2 to 9.7 of Part IX were effective July 1, 1985.

APPENDIX 1: (continued)

PARTS:	PRINCIPAL CONTENTS:
DIRECTION Part X	— Procedures for the issuance of a direction to protect the public, property or the environment
PERMITS Part XI	— Procedures for the application and issuance of a Permit for Equivalent Level of Safety or a Permit for Exception
APPOINTMENT OF AGENTS Part XII	— Requirements for non-residents to be represented by a Canadian agent when shipping certain dangerous goods within Canada
INSPECTORS Part XIII	— Procedures for appointing inspectors; their duties and powers

SCHEDULES:

Schedule I	Classification Precedence Table
Schedule II	List I — Explosives List II — Non Explosives
Schedule III	Special Provisions
Schedule IV	Dangerous Waste Manifest Form
Schedule V	Safety Marks
Schedule VI	Test Methods
Schedule VIII	Limited Quantities and Consumer Commodities
Schedule IX	Registration Form for Manufacturers and Importers; Dangerous Occurrence Report
Schedule X	Permit Forms
Schedule XI	Certificates
Schedule XII	Legend to Part I and Part II Part I — Explosives Part II — Dangerous Goods Other Than Explosives

APPENDIX 2:

MAJOR CONTRACTS[1]

DATE	CONTRACTOR	SUBJECT	EXPENDITURE 1985-86
May 1984 (ongoing)	Ontario Research Foundation, Sheridan Park, Ont.	To analyze performance capabilities of selected steel and plastic drums and pails.	$77 030.00
Apr 1985	Thorne, Stevenson and Kellogg, Ont.	To plan the directorate's research and development program.	$77 758.70
May 1985	Canadian Standards Association, Ottawa, Ont.	To develop standards for the manufacturing and use of cylinders and tanks involved in the transport of dangerous goods.	$69 998.25
July 1985	Acart Graphic Services Inc., Ottawa, Ont.	To produce graphic design and camera ready art work for Industrial Awareness Program.	$60 492.86
July 1985	McCarney and Mann Limited, Ottawa, Ont.	To produce graphic design and camera ready art work for Industrial Awareness Program.	$14 156.81
Aug 1985	Lamorte, Williams & Associates, Vancouver, B.C.	To prepare guidelines for the safe warehousing of packaged dangerous goods.	$62 141.73

[1] Includes contracts administered during 1985-1986 valued at $50 000 or more of current fiscal year expenditure. The total contract value may exceed that shown if timing extended beyond 1985-1986. Contracts of less than $50 0000 included the Canadian Standards Association's development of standards for the manufacture and use of packages, and the development of a training package for bus transportation of dangerous goods by Ian Lambton and Associates, with the Canadian Bus Association.

APPENDIX 2: (Continued)

DATE	CONTRACTOR	SUBJECT	EXPENDITURE 1985-86
Aug 1985	Transport Canada, Ottawa, Ont. and Transportation Development Centre, Montreal, Que.	To use acoustic emission testing methods for testing fibreglass reinforced plastic (FRP) tanks.	$5 000.00
Aug 1985	Transport Canada, Ottawa, Ont. and Transportation Development Centre, Montreal, Que.	To research and develop tank explosion suppression systems.	No monies expended
Aug 1985	University of Waterloo, Risk Institute Waterloo, Ont.	To analyse risk management in the handling and transportation of hazardous materials.	$25 713.28
Aug 1985	Transport Canada Ottawa, Ont. and Transportation Development Centre, Montreal, Que.	To use acoustic emission testing methods for testing FRP highway tankers.	$55 461.72
Sept 1985	Canadian General Electric, Toronto, Ont.	To design and produce two inspector training audio visual packages.	$74 300.00
Nov 1985	R.E. Tourangeau, Ottawa, Ont.	To develop and amend an inspector's manual and conduct seminars on the manual's use.	$25 200.00
Dec 1985	Canadian Chemical Producers' Association, Ottawa, Ont.	To manage an international dangerous goods emergency response symposium in conjunction with EXPO 86 in September 1986, in Vancouver, B.C.	$5 000.00
Jan 1986	Canadian Government Film And Video Centre, Ottawa, Ont.	To produce an audio visual presentation cassette on the regulations.	$5 711.86

APPENDIX 3:

COMMITTEES AND CONFERENCES

MAJOR COMMITTEES

International

American Society for Testing and Materials (ASTM), various locations	To develop standards for package testing and packaging. Meets twice annually.
American Society of Mechanical Engineers (ASME), various locations	To develop standards for containment systems for dangerous and non-dangerous goods. Meets four times annually.
International Civil Aviation Organization (ICAO) Dangerous Goods Panel Working Group, Montreal, Quebec	To develop recommendations to be included in the ICAO technical instructions for the air transport of dangerous goods. Meets annually.
International Committee on Emergency Response Phraseology, Washington, D.C., U.S.	To develop standard phraseology for use by emergency response organizations to facilitate communications in emergencies. Meets four times annually.
Organization for Economic Cooperation and Development, (OECD), Scientific Expert Group MC4 Movement of Hazardous Goods and Materials, various locations.	To develop risk management policies for dangerous goods and make recommendations to the OECD. Meets annually.

United Nations (UN)

Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, Geneva, Switzerland	To finalize recommendations on the transport of dangerous goods for referral to the United Nations Economic and Social Council (UNESCO). Meets every two years.
Group of Experts (Explosives), Geneva, Switzerland	To develop international standards for the transport of explosives for referral to the Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods. Meets once a year.
Group of Rapporteurs (Non-Explosives), Geneva, Switzerland	To develop international standards for the transport of dangerous goods that are not explosives for referral to the Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods. Meets three times every two years.
Group of Experts on Insurance (UNIDROIT), Rome, Italy	To develop a proposed international insurance convention related to accidents with dangerous goods. Meets annually.

APPENDIX 3: (Continued)

National

Bhopal Aftermath Review Steering Committee	Industry/government assessment of potential for Bhopal-type incidents in Canada, Canadian accident prevention measures and response ability of Canadian industry/government.
Canadian Standards Association (CSA)	To develop national standards for the containment of dangerous goods.
Interdepartmental Committee on Toxic Chemicals	Federal committee to rationalize departmental responsibilities for toxic chemical regulation/ concerns.
Task Force on Asbestos	Chaired by Department of Energy Mines and Resources to determine Canadian position on hazards involved in production and use of asbestos.
Federal-Provincial-Territorial Standing Committee on the Transportation of Dangerous Goods	To coordinate the development and implementation of the comprehensive dangerous goods program, to ensure consistent Canada-wide implementation as it relates to highway mode and interfaces with other transport modes.

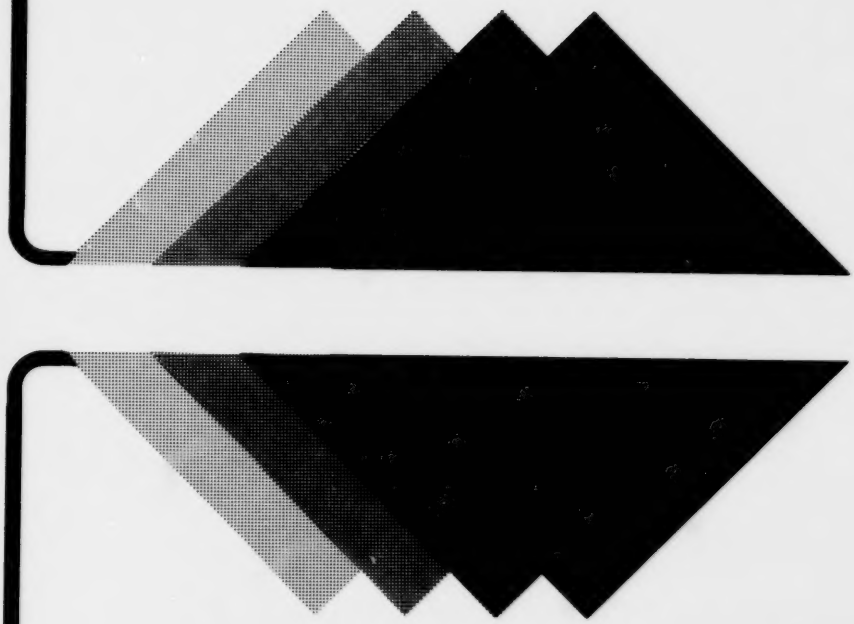
APPENDIX 3: (Continued)

MAJOR CONFERENCES/WORKSHOPS

April, June, September 1985	Hazardous Materials Advisory Council, Washington, D.C., U.S.	Presentation of new Canadian regulations with emphasis on U.S./Canada reciprocity.
June 1985	American Petroleum Institute, Williamsburg, Virginia, U.S.	Presentation of new Canadian regulations with emphasis on U.S./Canada reciprocity.
June 1985	International Spill Control Association, Hamburg, Germany	Workshop on new technologies in dangerous goods emergency response.
July 1985	International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA), Vienna, Austria	Workshop on risk assessment.
October 1985	Transportation Research Board, Washington, D.C., U.S.	Semi-annual exchange of recent research and technological advances in transportation.
November 1985	National Hazardous Waste Materials Conference, Melbourne, Australia	Presentation on Canadian program and regulations.
November 1985	Transportation Research Board Conference, Lake Buena Vista, Florida, U.S.	An international exchange on recent advances in hazardous materials transportation research.
December 1985	Pan-American Health Organization, Buenos Aires, Argentina	Risk management and contingency planning for transportation and on-site use of chemicals.

Transports Canada
Transport Canada

TP7932



Transport des marchandises dangereuses

Rapport annuel 1985-1986

Canada

Transport des marchandises dangereuses

Rapport annuel 1985-1986

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1987
N° de cat. T44-1/1-1986
ISBN 0-662-54899-X

Deputy Minister
Transport Canada

Sous-ministre
Transports Canada

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N5

L'honorable John C. Crosbie
Ministre des Transports

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 30 de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, j'ai l'honneur de vous présenter le premier rapport annuel de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses.

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses a été promulguée en 1980 en vue d'accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. Le 1er juillet 1985, le règlement afférent est entré en vigueur à l'échelle nationale en ce qui concerne les activités et modes de transport relevant de la juridiction fédérale.

Au cours de l'année financière 1985-1986, la Direction générale s'est consacrée à la coordination d'une mise en application cohérente de la Loi et du Règlement. Cet objectif a pu être réalisé grâce à la collaboration de l'industrie, des fonctionnaires et du public canadien.

Parmi les initiatives prises par la Direction générale, mentionnons notamment l'élaboration d'un programme de conformité visant les activités de fabrication et d'expédition de marchandises dangereuses ainsi que la fabrication des emballages, la formation des inspecteurs, l'organisation de séances d'information offertes à l'industrie, aux provinces et aux territoires dans le cadre du programme d'éducation, et la mise sur pied d'un système intégré de gestion. Le présent rapport fait état de ces réalisations.

Le Sous-ministre,

R.M. Withers

Canada

Minister of Transport

CANADA

Ministre des Transports

Rapport annuel
Ministère des Transports
Direction générale du transport
des marchandises dangereuses
Année financière terminée le 31 mars 1986
Présenté conformément aux dispositions de la
Loi sur le transport des marchandises dangereuses

À Son Excellence La très honorable
Madame Jeanne Sauvé, C.P., C.C., C.M.M., C.D.
Gouverneur général et Commandant en
chef du Canada

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le premier rapport annuel de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1986.

John C. Crosbie

Ottawa, Canada K1A 0N5

TABLE DES MATIÈRES

Compte-rendu du Directeur général 1

Mise au point du programme 3

Direction générale, 1985-1986 5

Direction des exigences réglementaires 8

Division de la conformité 10

Division de l'évaluation et analyse 11

Division des opérations d'intervention 13

TABLEAUX:

Tableau 1: Budget et dépenses 5

Tableau 2: Organigramme de la Direction générale 6

ANNEXES:

Annexe 1: Règlement sur le transport des marchandises dangereuses 17

Annexe 2: Principaux contrats 19

Annexe 3: Comités et conférences 21

COMPTE-RENDU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

La sécurité en matière de transport des marchandises dangereuses est une question primordiale à laquelle s'intéressent de très près les gouvernements, l'industrie et le grand public. Bien qu'indispensables à notre mode de vie et à une économie saine, certains produits peuvent présenter des dangers lorsqu'ils ne sont pas manutentionnés, offerts au transport ou transportés selon les règles de sécurité; à titre d'exemple de produits couramment utilisés, mentionnons le propane, l'essence, le chlore, les nitrates d'ammonium et les pesticides. Nombreux sont les produits qui, dès qu'ils ont servi, deviennent des déchets nocifs et doivent alors être transportés aux fins d'élimination.

Une quantité toujours croissante de marchandises dangereuses est transportée chaque année au Canada par route, par rail, par eau ou par air. On estime que les envois par camion, par rail, par mer ou par air contiennent respectivement 15 %, 12 % 20 % et 2 % de marchandises dangereuses.

La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* a été promulguée en novembre 1980 par le gouvernement fédéral dans le but d'accroître la sécurité du public. Le 1er juillet 1985, le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* a été mis en vigueur dans l'ensemble du Canada et régit depuis cette date tous les modes et activités de transport relevant de la juridiction fédérale.

L'objectif du programme sur le transport des marchandises dangereuses est d'assurer la mise en oeuvre, de façon uniforme et coordonnée, de la *Loi* et du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Les initiatives du programme pour 1985-1986 ont représenté 5,3 millions de dollars de dépenses brutes et 60 années-personnes; ces initiatives comprennent:

— la mise sur pied d'un programme de conformité en matière de fabrication et d'expédition de marchandises dangereuses, ainsi que d'activités liées à la fabrication de conteneurs pour les marchandises dangereuses;

— la formation d'inspecteurs;

— la présentation de séances d'information destinées à l'industrie, aux provinces et aux territoires; et

— l'établissement d'un système intégré de gestion afin d'assurer l'évaluation et l'administration efficaces du programme.

Nos objectifs ont été réalisés grâce à un effort concerté de l'industrie, du gouvernement et du public. Ces réalisations sont exposées dans le premier rapport annuel de la Direction générale.

Le Directeur général,

T.D. Ellison

MISE AU POINT DU PROGRAMME

Aperçu historique

Avant l'adoption de la Loi en 1980, les marchandises dangereuses et leur transport étaient régis par un certain nombre de lois fédérales, provinciales et territoriales distinctes, appliquées de façon indépendante. De plus, la manutention, l'entreposage et le contrôle de diverses marchandises dangereuses relevaient d'un grand nombre d'autres lois.

En 1972, une étude intergouvernementale sur la réglementation du transport routier a démontré que les marchandises dangereuses n'étaient pas réglementées de façon appropriée et vers la fin 1973, le ministre fédéral des Transports a décidé que des mesures s'imposaient pour corriger cette situation. L'absence de règlement, estimait-on, menaçait la sécurité du public.

En outre, les réglementations distinctes pour le transport aérien, maritime et ferroviaire causaient des problèmes en matière de transport intermodal. À la même époque, le Canada présentait sa demande d'adhésion au Comité des experts en matière de transport des marchandises dangereuses des Nations-Unies. Une réglementation uniforme des marchandises dangereuses s'imposait donc au niveau national.

Créé en 1975, le Secrétariat des marchandises dangereuses avait pour mandat de rédiger des projets de règlements qui seraient édictés en vertu de lois existantes. Le Secrétariat, dont l'effectif se composait alors de quatre personnes, constatait que 22 organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux s'intéressaient de près ou de loin au transport des marchandises dangereuses.

Un an plus tard, le Cabinet fédéral décidait qu'une loi et un règlement devraient être adoptés pour le transport des marchandises dangereuses par tous les modes. Comme le transport routier intra-provincial et la sécurité routière relèvent des provinces et des territoires, ces juridictions ont alors convenu en principe d'adopter une législation parallèle qui serait appliquée de concert avec la législation fédérale.

En 1977, le Secrétariat devenait la Direction du transport des marchandises dangereuses et était dotée d'un personnel de 19 personnes réparties en trois groupes: Normes et législation, Évaluation des normes et analyse des statistiques, et Opérations.

En mai 1978, le projet de Loi C-53 était déposé à la Chambre des communes et le 1er novembre 1980, une loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses était proclamée. Le personnel de la Direction poursuivait la rédaction d'un projet de règlement tout en consultant les provinces et les territoires, ainsi que les producteurs, les transporteurs et autres parties intéressées. En 1979, le centre d'intervention d'urgence CANUTEC commençait ses opérations, 24 heures par jour. (Les services de CANUTEC sont décrits dans la partie traitant de la Division des opérations d'intervention).

Le projet de règlement a été publié à la partie I de la *Gazette du Canada*, afin de permettre aux parties intéressées de soumettre leurs observations. Vers le milieu de 1983, la direction est devenue une direction générale, avec l'autorisation de se doter d'un personnel de 60 personnes.

Toujours dans l'intérêt de la sécurité publique, deux règlements provisoires ont été adoptés: le *Règlement sur les ordres* (mars 1984) et le *Règlement sur les inspecteurs* (juin 1984); tous deux ont été révoqués en janvier 1985 pour être remplacés par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Ce dernier règlement est entré en vigueur le 1er juillet 1985 à l'échelle nationale et s'applique à tous les modes et activités de transport relevant de la juridiction fédérale (voir annexe 1). Vers la fin de l'année 1985-1986, la plupart des provinces et des territoires avaient adopté des lois et des règlements parallèles par renvoi au règlement fédéral.

Législation

Les principales dispositions de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* prévoient:

— l'établissement d'une seule loi visant la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses par tous les moyens de transport au Canada, sous réserve de quelques exceptions;

— l'application à toutes les activités de transport par tous les modes, à titre gratuit ou onéreux;

— la mise au point d'un ensemble de dispositions réglementaires portant sur les normes de sécurité, les règles de sécurité et les indications de danger, plus particulièrement en ce qui concerne l'identification et la classification des marchandises dangereuses, l'établissement des quantités et des concentrations ne présentant aucun danger, les prohibitions ou les restrictions applicables au transport de certaines marchandises dangereuses et les modalités d'obtention de permis;

— l'identification de nouveaux délits punissables en cas de dérogation à la Loi en matière de manutention, de demande de transport et de transport des marchandises dangereuses, ou en cas d'infraction aux règles de sécurité applicables aux emballages et à l'apposition des étiquettes, ou aux ordres émis par le ministre;

— la désignation par le ministre d'inspecteurs autorisés à pénétrer et à visiter des locaux ou lieux où s'effectuent la manutention, la demande de transport ou le transport des marchandises dangereuses;

— l'établissement d'exigences visant le rapport en cas de danger;

— la conclusion d'accords entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux portant sur la mise en oeuvre et l'application de la Loi et du Règlement et le contrôle de cette application;

— l'autorisation ministérielle pour la publication d'un code national du transport des marchandises dangereuses;

— l'établissement de comités consultatifs chargés de conseiller le Ministre sur les questions liées aux marchandises dangereuses ou autres activités connexes.

DIRECTION GÉNÉRALE, 1985-1986

Le budget et les dépenses sont résumés au tableau 1. Le tableau 2 présente l'organigramme de la Direction générale, tandis qu'un sommaire des contrats d'une valeur de plus de 50 000 dollars est exposé à l'annexe 2. Enfin, l'annexe 3 traite de la participation du personnel de la Direction générale aux diverses réunions ou conférences nationales, internationales et interministérielles.

Tableau 1: Budget et dépenses

	Budget	Dépenses
Traitement	2 580 000 $ (39 %)	2 857 798 $ (53 %)
Dépenses de fonctionnement	1 417 000 $ (22 %)	1 463 604 $ (28 %)
Services professionnels	2 580 000 $ (39 %)	1 003 102 $ (19 %)
TOTAL:	6 577 000 $	5 324 504 $

Relations fédérales-provinciales-territoriales

La Direction générale a travaillé avec les provinces et les territoires à la mise au point et à l'application d'un vaste programme de transport des marchandises dangereuses. Cette tâche a été confiée au Comité permanent fédéral-provincial-territorial sur le transport des marchandises dangereuses.

Ce comité rend compte de ses travaux au Conseil des ministres chargés de la sécurité routière et du transport par l'entremise de la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Son mandat est d'assurer l'application et la mise en vigueur uniformes dans l'ensemble du Canada des dispositions réglementaires visant le transport routier des marchandises dangereuses et les modes de transport connexes.

Le Comité a en outre établi des liens permanents avec ses homologues fédéraux, provinciaux et territoriaux responsables des questions environnementales, de la planification d'urgence et de la sécurité au travail. Ainsi, un représentant de l'Association canadienne du camionnage est membre du Comité, lequel rencontre de temps à autre d'autres groupes de l'industrie.

Trois groupes de travail relèvent du Comité: le groupe de travail sur le Règlement qui recommande les modifications réglementaires nécessaires touchant le transport routier; le groupe de travail sur la conformité, qui fournit des conseils sur les problèmes courants liés aux programmes de conformité et recommande des mesures pour assurer l'application équitable du programme national; et le groupe de travail sur les arrêtés municipaux, chargé de préparer à l'intention du conseil des ministres des directives pour l'établissement des arrêtés municipaux régissant les mouvements des véhicules transportant des marchandises dangereuses.

Le Comité s'est réuni en juin 1985 à Ottawa et en octobre 1985 à Vancouver, en tant que Groupe de travail "E" du Comité permanent des administrateurs du transport routier de la CCATM. Il a depuis acquis le statut de comité permanent et a tenu une réunion à ce titre en mars 1986 à Québec.

Accords administratifs

Des accords portant sur la mise en oeuvre, l'application et le contrôle du programme sur le transport des marchandises dangereuses ont été préparés à l'intention des provinces et des territoires. Des subventions ont été accordées pour la formation et la coordination des activités de contrôle en vertu d'accords avec les provinces et les territoires intéressés.

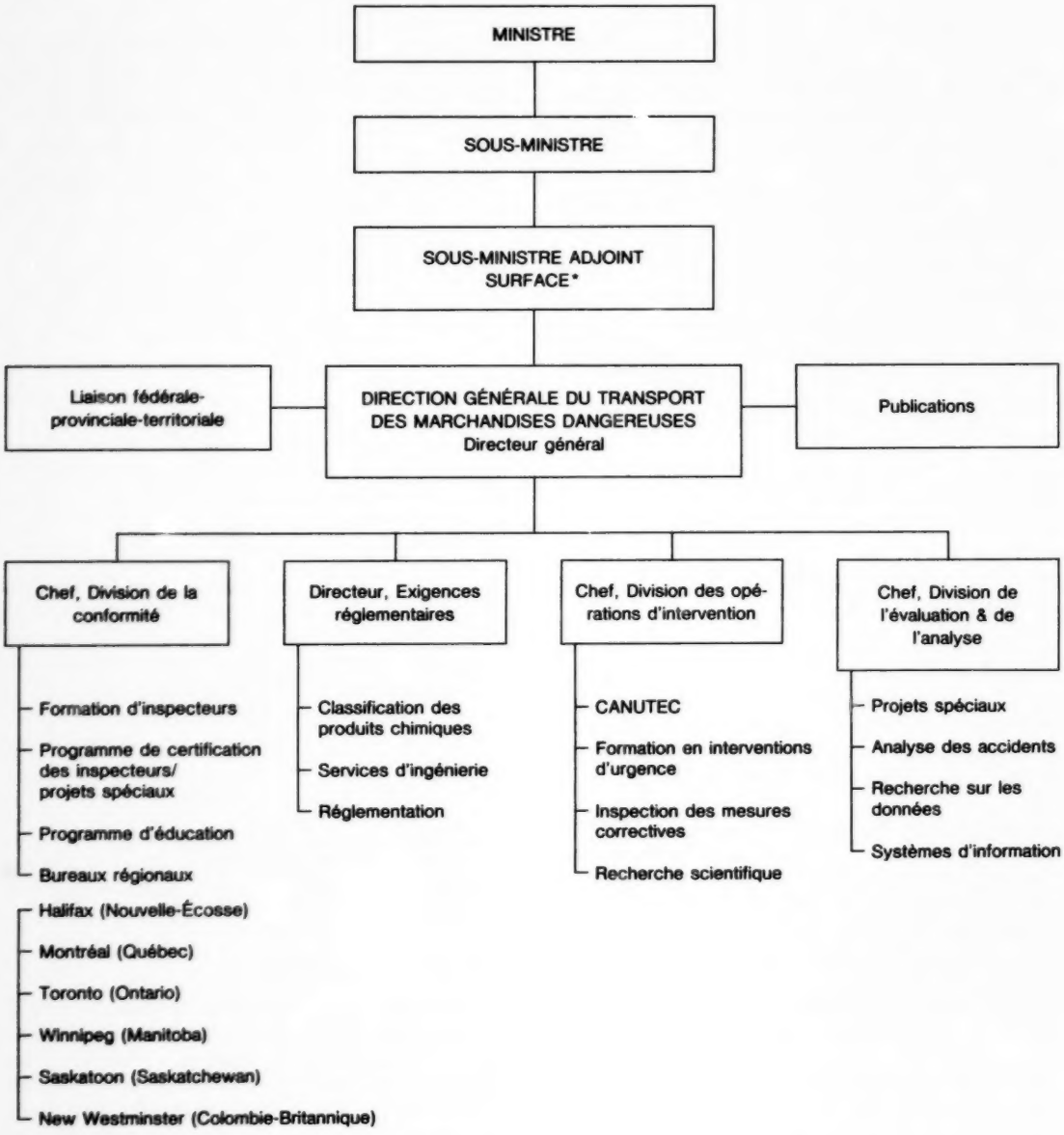
Des protocoles d'entente ont également été conclus avec plusieurs ministères et organismes fédéraux. Ces protocoles définissent les rôles et les responsabilités qui incombent aux parties dans le cadre du programme.

Comités consultatifs

Au cours de l'année financière, le Ministre a établi deux comités consultatifs. Le Comité consultatif sur les politiques générales relatives au transport des marchandises dangereuses, créé en janvier 1985, est chargé de conseiller le Ministre sur les questions de sécurité et d'ordre social auxquelles le Canada fait face en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses. Le comité est composé de 23 membres représentant divers groupes et a un mandat de deux ans.

Le Comité se penche sur des questions telles que l'acheminement et la manutention des marchandises dangereuses dans les régions urbaines, les program-

Tableau 2: Organigramme de la Direction générale



* Au début de 1985-1986, la Direction générale relevait du sous-ministre adjoint, Planification et Coordination. En raison d'une restructuration du ministère effectuée au cours de l'année, la Direction générale relève désormais du sous-ministre adjoint, Surface.

mes de formation en matière d'intervention d'urgence, les responsabilités de la tierce-partie relatives aux coûts de nettoyage, la simplification des dispositions réglementaires et les permis.

En réponse aux préoccupations du public au sujet du transport des marchandises dangereuses dans les quartiers à forte densité de population de Toronto, le Ministre a établi, en mars 1986, le Comité consultatif sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses dans la région de Toronto. Ce Comité doit présenter un rapport sur la possibilité de changer l'itinéraire de transport des marchandises dangereuses et de resituer les services associés à ce transport. Il doit également déterminer s'il est nécessaire de prévoir des règles de sécurité supplémentaires pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses et le cas échéant, calculer les coûts en découlant.

Publications

Pour la Direction générale, la communication avec le public et la diffusion d'informations sont prioritaires. À cet effet, elle publie le Bulletin de nouvelles quatre fois par an, dont chaque numéro est tiré à 18 000 exemplaires.

Huit bulletins spéciaux traitant de questions de réglementation et de questions techniques ont paru au cours de l'année; plus de 25 000 exemplaires du guide intitulé "Comment remplir le rapport sur un cas de danger" ont été distribués. Les trois rapports analytiques suivants ont également paru en quantités limitées:

— "Ontario Research Foundation, Evaluation of Selected Containers Used for the Shipment of Dangerous Goods", avril 1985;

— "Thorne Stevenson & Kellogg, Planning the R & D Program for the Transport Dangerous Goods Directorate", avril 1985;

— "LaMorte, Williams & Associates, Method to Rank the Hazardous Dangerous Goods and Determine the Consequences of Releases", août 1985.

En outre, dans le cadre du programme d'éducation, du matériel a été publié, lequel fait l'objet d'une description dans la partie traitant de la Division de la conformité.

DIRECTION DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

La Direction est chargée des dispositions législatives et réglementaires, notamment en ce qui concerne les modifications au Règlement, les permis, les critères de classification, les normes de sécurité visant les étiquettes, les emballages, les documents, les plaques, le confinement en vrac, la manutention, l'entreposage en transit et le transport des marchandises dangereuses.

Réglementation

Certains membres de la Direction ont participé, à titre de conférenciers ou d'invités à des tables rondes, à près de 60 séances d'information au Canada et aux États-Unis. Ces discussions ont donné lieu à deux annexes de modifications en juin 1985, dont l'une visait la réciprocité avec les États-Unis, ainsi que la période de transition allouée pour les envois manutentionnés, transportés ou faisant l'objet d'une demande de transport avant le 1er juillet 1985.

La seconde annexe de modifications prévoyait une réciprocité accrue avec les États-Unis, précisait certains points du Règlement à la demande de l'industrie et accordait plus de souplesse en ce qui a trait aux biens de consommation et aux marchandises dangereuses en quantités limitées. À la fin de l'année financière, les modifications visant les gaz comprimés, les engrais à base de nitrate, la plaque "RESIDU(E)" et les listes des marchandises dangereuses de l'annexe II du Règlement étaient en cours de rédaction.

Le déversement de PCB en avril 1985, à Kenora, a créé un grand émoi. Le 22 avril suivant, le Ministre a émis le premier ordre et a établi les fondements du projet de règlement sur la demande de transport et le transport des PCB. Ce projet de règlement a été publié à la partie I de la *Gazette du Canada* le 6 juin 1985 et le 25 septembre 1985. En novembre 1985, le ministère a organisé un colloque à Ottawa auquel ont assisté des représentants des grandes compagnies d'électricité, de l'industrie, des groupes de défense de l'environnement ainsi que du gouvernement.

Permis

Le ministre ou la personne qu'il désigne peut émettre un permis autorisant la manutention, la demande de transport ou le transport des marchandises dangereuses d'une manière qui n'est pas conforme au Règlement, à condition qu'il soit convaincu que la manière proposée fournisse un niveau de sécurité équivalent à celui qu'assure l'observation de la Loi et du Règlement. Toute demande de permis doit être soumise au Ministre, et une copie doit être remise à la Direction générale.

Le Ministre, ou la personne qu'il désigne, peut également émettre un permis de dérogation. Dans le cas d'une urgence, un permis peut être délivré sur demande verbale.

Des 663 demandes reçues à la Direction, 218 ont été rejetées ou jugées sans fondement, et à la fin de l'exercice financier, 286 demandes de permis faisaient l'objet d'une étude ou étaient en voie d'être émis. Sur les 159 permis délivrés, 103 étaient des permis de niveau équivalent de sécurité et 56 des permis de dérogation dont deux ont été accordés oralement.

Désignation des mandataires

Une personne qui ne réside pas au Canada ou dont l'établissement commercial ou le siège social n'est pas au Canada ne peut pas manutentionner, demander de transporter ou transporter certaines marchandises dangereuses au Canada, ni en transit au Canada, sauf si elle a déposé auprès du Ministre et de la Direction générale un avis portant le nom et l'adresse d'une personne au Canada qui accepte d'être son mandataire. La Direction conserve dans ses dossiers les noms de 39 mandataires.

Avis d'envois de déchets

Une personne qui demande le transport ou qui importe un envoi international ou transfrontalier de déchets aux fins d'élimination au Canada ou hors du Canada en avise la Direction générale au moins 60 jours avant la date d'exportation ou d'importation de ces déchets. La Direction a reçu 646 de ces avis.

Indications de danger

Le propriétaire ou le locataire d'une citerne destinée au transport des marchandises dangereuses peut y apposer une marque d'identification personnelle, au lieu de son nom, s'il en a avisé la Direction générale. Il existe des dispositions semblables pour les fabricants ou les personnes responsables du reconditionnement d'un emballage, d'un conteneur ou d'une citerne destinés au transport des marchandises dangereuses. La Direction possède dans ses dossiers 48 marques d'identification personnelles.

Classification

Le personnel de la Direction a fourni à l'industrie des renseignements sur la classification des marchandises dangereuses et a siégé à divers comités nationaux ou internationaux s'intéressant à la classification et à d'autres questions d'ordre réglementaire (voir annexe 3).

Normes

Les normes visant les emballages, les bouteilles à gaz, les camions et les citernes amovibles en sont à diverses étapes d'élaboration. Cinq normes préliminaires ont été mises au point et approuvées en collaboration avec l'Association canadienne de normalisation et l'Office des normes générales du Canada.

DIVISION DE LA CONFORMITÉ

La Division veille à la mise en application des dispositions réglementaires touchant les expéditeurs de marchandises dangereuses et les activités aux points de correspondance intermodale. Elle est en outre responsable du programme d'éducation et de la formation des inspecteurs fédéraux et de certains inspecteurs provinciaux. La Division se compose d'un bureau central et de six bureaux régionaux.

Application de la Loi

Le tableau 2 illustre la répartition des bureaux régionaux. Le personnel de la division a effectué 558 contrôles d'activités d'expédition, dont 149 ont révélé des infractions à la Loi et ont donné lieu à 39 avertissements officiels. Le personnel de la division s'est également rendu sur les lieux de 70 accidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

Formation

Onze cours de formation des inspecteurs ont été donnés: 105 fonctionnaires fédéraux se sont qualifiés comme inspecteurs de marchandises dangereuses et 29 fonctionnaires provinciaux sont devenus des instructeurs pour la formation des inspecteurs.

Neuf cents séances d'information portant sur les règles de sécurité et autres exigences réglementaires ont eu lieu. Destinées aux représentants de l'industrie et du gouvernement, ces séances d'information ont été données à l'ensemble du Canada, notamment en Ontario (Ottawa, Arnprior et Sarnia), au Manitoba (Brandon), au Yukon (Whitehorse) et en Colombie-Britannique (Vancouver). La Division a répondu par écrit ou par téléphone à 22 837 demandes de renseignements.

Programme d'éducation

Afin de sensibiliser davantage l'industrie et le public aux nouvelles dispositions réglementaires, des publications bilingues sur les quatre modes de transport ont reçu une très large diffusion (cinq brochures sur les exigences réglementaires en 250 000 exemplaires) ainsi que 150 000 affiches sur les plaques et les étiquettes.

Plus de 6 000 fabricants ont reçu des trousses d'information, et quelque 160 associations ont été informées de l'existence de ce matériel. Plus de 200 000 cartes plastifiées ont été distribuées à l'industrie et aux organismes d'intervention d'urgence. Quelque 50 000 exemplaires d'une liste des personnes-ressources donnant les noms et adresses des organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux ont été distribués en même temps que le Bulletin de nouvelles et le matériel de formation.

Un encart de douze pages sur les responsabilités des expéditeurs a paru dans le numéro de novembre 1985 du *Canadian Transportation and Distribution Management Magazine* et un autre, semblable, a paru dans le numéro de janvier de la revue *Le Transporteur*. La Division a aidé l'Association canadienne du camionnage à préparer un guide du camionnage, un manuel de l'instructeur et des diapositives sur les responsabilités des transporteurs; elle a également aidé à former 50 instructeurs pour les transporteurs routiers.

DIVISION DE L'ÉVALUATION ET ANALYSE

La Division est chargée de recueillir et d'analyser les données portant sur la fabrication et le mouvement des marchandises dangereuses ainsi que sur la fréquence et l'origine des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Ces analyses portent notamment sur les répercussions économiques du Règlement, les risques que présente le transport des marchandises dangereuses et les mesures rentables pour diminuer de tels risques. Le système d'information sur les marchandises dangereuses a également été mis sur pied au sein de cette division.

Analyses de l'impact du Règlement

Quatre documents de travail socio-économiques ont été préparés sur les coûts directs et les répercussions indirectes des modifications proposées au Règlement. Une étude sur les camions-citernes a été réalisée afin de recueillir les données nécessaires à l'analyse socio-économique interne des coûts liés aux modifications proposées aux parties VI à VIII du Règlement. L'étude a été effectuée en novembre et décembre 1985 à 16 endroits au Canada, avec le concours des ministères des Transports provinciaux.

La Division a en outre analysé des propositions possibles et souhaitables de recouvrement des coûts propres à la Direction générale.

Mouvement des marchandises dangereuses

Des statistiques ont été recueillies sur les modes de transport maritime, ferroviaire et routier. Les données sur le transport aérien ne sont pas encore disponibles. Au total, 5 852 814 tonnes de marchandises dangereuses ont été expédiées des six ports principaux: Halifax, S. John, Québec, Montréal, Vancouver et Prince Rupert.[1]

En 1983, 223 192 wagons ont traversé le Canada, ce qui représente, selon le CN et le CP, 14 860 134 tonnes de marchandises dangereuses. On a également calculé qu'environ 3 763 751 envois par camion ont été transportés pour le compte d'autrui, soit quelque 25 185 485 tonnes[2].

Inscription

Tout fabricant ou importateur canadien de marchandises dangereuses qui demande le transport de marchandises dangereuses en vrac ou en quantités supérieures à 500 kg est tenu de s'inscrire auprès de la Direction générale.

La division a recueilli 1 359 inscriptions relatives à 3 063 lieux[3]. De ces inscriptions, 1 192 (88 %) provenaient de fabricants, 167 (12 %) d'importateurs, comptant respectivement pour 2 812 (92 %) et 251 (8 %) lieux. Les fabricants inscrits se trouvaient principalement en Ontario, au Québec, en Alberta et en Colombie-Britannique.

1 Ces données ont été recueillies en 1983 et représentent les marchandises dangereuses chargées, déchargées et retenues à bord des navires dans ces ports.

2 Ces chiffres viennent du sondage effectué en 1983 par Statistique Canada sur le camionnage pour le compte d'autrui. Le sondage est une estimation; il ne tenait pas compte des entreprises dont le revenu annuel provenant du transport inter-urbain était inférieur à 100 000 dollars, ni des envois effectués par transporteurs privés, ni des envois transfrontaliers. Il n'est pas encore possible d'obtenir des données précises sur l'industrie privée du camionnage, bien qu'on estime que les envois par transporteurs privés au Canada totalisent 35 à 40 millions de tonnes par an.

3 Les compagnies ont inscrit le lieu de leur siège social et de toute installation où des marchandises dangereuses sont fabriquées ou importées. La définition de "lieu" comprend donc les sièges sociaux et autres installations.

Rapport de cas de danger

Dans les trente jours qui suivent un cas de danger, la personne responsable doit déposer un rapport auprès de la Direction générale. C'est la Division qui est chargée de tenir à jour le système d'information sur ces accidents. On a déterminé que dans 327 cas de danger un rapport était prescrit en vertu du Règlement. La plupart des accidents se sont produits sur les routes et mettaient en cause des gaz comprimés (classe 2), des liquides inflammables (classe 3) et des matières corrosives (classe 8).

Système d'information sur les marchandises dangereuses (SIMD)

La dotation de personnel et l'acquisition de matériel ont été les principales étapes de la mise au point du SIMD. Ce système informatisé offrira une banque centrale de données d'ordre scientifique et réglementaire sur les accidents et autres questions d'intérêt.

DIVISION DES OPÉRATIONS D'INTERVENTION

La Division exploite le centre d'urgence transport (CANUTEC), ouvert 24 heures par jour, qui est également un service d'information sur les exigences réglementaires. Elle offre également des programmes de formation destinés aux services d'intervention d'urgence, et examine les plans d'intervention d'urgence préparés par l'industrie; de plus, elle organise les secours sur les lieux d'un accident et fournit des conseils sur les mesures correctives à prendre dans ces cas.

CANUTEC (Centre canadien d'urgence transport)

CANUTEC offre un service d'information bilingue 24 heures par jour et établit la communication lors d'accidents de transport mettant en cause des marchandises dangereuses. Ce centre a reçu 6 952 appels, dont 253 avaient trait à des urgences, les autres étant de nature technique et réglementaire. A seize reprises, des inspecteurs ont été dépêchés sur les lieux d'une urgence à la suite d'appels à CANUTEC.

CANUTEC a reçu 451 demandes d'entreprises voulant indiquer son numéro de téléphone d'urgence sur les documents d'expédition. La Division a autorisé 252 entreprises à le faire et a indiqué aux autres compagnies les dispositions réglementaires pertinentes qui offraient des solutions possibles.

CANUTEC a ajouté 12 000 fiches de sécurité du produit à sa banque de données, ce qui en porte le total à plus de 40 000 fiches. Un programme de renvoi sur micro-ordinateur a été mis au point pour faciliter et accélérer la recherche des synonymes et des marques de commerce des produits chimiques.

Plan d'aide en cas d'urgence

Les compagnies qui demandent le transport et qui transportent des marchandises dangereuses sont tenues de déposer un résumé du plan d'aide en cas d'urgence auprès de la Division. Cette dernière a émis 249 numéros de référence pour les plans d'aide en cas d'urgence de 678 compagnies.

Formation en interventions d'urgence

Dix ateliers de sensibilisation aux interventions d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses se sont déroulés au Collège de la protection civile Canada à Arnprior (Ontario). Les ateliers ont réuni 312 représentants du gouvernement et de l'industrie responsables des mesures d'intervention d'urgence.

La Division a participé à dix ateliers organisés par divers ministères, entreprises privées et services d'incendie municipaux. De plus, quatorze ateliers spécialisés ont été offerts à divers services d'incendie, organismes d'intervention d'urgence et universités, entre autres à Cornerbrook et St. John's (Terre-Neuve), à Halifax (Nouvelle-Écosse) et à Sault-Ste-Marie (Ontario).

Guide de premières mesures d'urgence

Le Guide est destiné au personnel d'intervention d'urgence et contient des renseignements précis sur les produit chimiques, les mesures d'intervention appropriées en cas de danger pour la santé, de risques d'incendie et d'explosion ainsi que sur les dispositions à prendre pour protéger la vie, les biens et l'environnement. Ce guide a été révisé et une nouvelle édition paraîtra au début de l'année financière 1986-1987.

ANNEXES

ANNEXE 1:

RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES[1]

PARTIES	CONTENU
DÉFINITIONS Partie I	— Définitions des mots et des expressions de la Loi et du Règlement
APPLICATION Partie II	— Domaines d'application de la Loi
CLASSIFICATION Partie III	— Caractéristiques des neuf classes de marchandises dangereuses exposées dans la Loi. Classe 1 — Explosifs Classe 2 — Gaz Classe 3 — Liquides inflammables Classe 4 — Solides inflammables, matières sujettes à l'inflammation spontanée et matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables Classe 5 — Matières comburantes et peroxydes organiques Classe 6 — Matières toxiques et matières infectieuses Classe 7 — Matières radioactives Classe 8 — Matières corrosives Classe 9 — Matières ou produits divers
DOCUMENTS Partie IV	— Renseignements à inscrire sur les documents d'expédition
INDICATIONS DE DANGER Partie V	— Exigences concernant les plaques, les étiquettes, les écriteaux et autres indications de danger
NORMES DE SÉCURITÉ Partie VI	— Exigences concernant les emballages
RÈGLES DE SÉCURITÉ Partie VII	— Manutention ou demande de transport de marchandises dangereuses
RÈGLES DE SÉCURITÉ Partie VIII	— Transport de marchandises dangereuses
RÈGLES DE SÉCURITÉ Partie IX	— Rapport sur les cas de danger et formation
ORDRES Partie X	— Modalités de notification d'ordres en vue de protéger le public, les biens ou l'environnement

[1] Les parties I, X et XIII sont entrées en vigueur le 23 janvier 1985. La partie IX, à l'exception des articles 9.2 à 9.7, et la partie XI ont pris effet le 8 avril 1985. Les parties II à VIII et XII et les articles 9.2 à 9.7 de la partie IX sont entrés en vigueur le 1er juillet 1985.

ANNEXE 1: (suite)

PARTIES	CONTENU
PERMIS Partie XI	— Modalités de demande de permis de niveau équivalent de sécurité ou de permis de dérogation
DÉSIGNATION DE MANDATAIRES Partie XII	— Obligation pour les non-résidents de se faire représenter par un agent canadien lorsqu'ils font transporter certaines marchandises dangereuses à l'intérieur du Canada
INSPECTEURS Partie XIII	— Modalités de nomination des inspecteurs ainsi que leurs fonctions et leurs attributions

ANNEXES

Annexe I	Tableau établissant l'ordre de priorité des classifications
Annexe II	Liste I — Explosifs Liste II — Marchandises dangereuses autres que les explosifs
Annexe III	Dispositions particulières
Annexe IV	Formule de manifeste de déchets dangereux
Annexe V	Indications de danger
Annexe VI	Épreuves
Annexe VII	Matières infectieuses
Annexe VIII	Quantités limitées et biens de consommation
Annexe IX	Formule d'inscription pour les fabricants et les importateurs: rapport de cas de danger
Annexe X	Formules de demande de permis et permis
Annexe XI	Certificats
Annexe XII	Légendes de la Partie I et de la Partie II Partie I — Explosifs Partie II — Marchandises dangereuses autres que les explosifs

ANNEXE 2:

PRINCIPAUX CONTRATS[1]

DATE	ENTREPRENEUR	SUJET	DÉPENSES 1985-1986
Mai 1984 (en cours)	Ontario Research Foundation, Sheridan Park (Ontario)	Analyse de la performance de certains seaux et fûts en plastique et en acier.	77 030,00 $
Avril 1985	Thorne, Stevenson and Kellog (Ontario)	Elaboration du programme de recherche-dévelopement de la Direction générale.	77 758,70 $
Mai 1985	Association canadienne de normalisation Ottawa, (Ontario)	Établissement de normes pour la fabrication et l'utilisation de bouteilles à gaz et de réservoirs servant au transport des marchandises dangereuses.	69 998,25 $
Juillet 1985	Acart Graphic Services Inc. Ottawa, (Ontario)	Conception graphique et production de matériel photocomposable pour le programme d'éducation de l'industrie.	60 492,86 $
Juillet 1985	McCarney and Mann Limited, Ottawa, (Ontario)	Conception graphique et production de matériel photo-composable pour le programme d'éducation de l'industrie.	14 156,81 $

[1] Comprend les contrats en vigueur en 1985-1986 d'une valeur égale ou supérieure à 50 000 $. Le montant total du contrat peut dépasser la valeur inscrite s'il s'est poursuivi après l'année financière 1985-1986. Les contrats de moins de 50 000 $ comprennent l'élaboration de normes sur la fabrication et l'utilisation d'emballages par l'Association canadienne de normalisation et l'ensemble du cours sur le transport des marchandises dangereuses par autobus préparé par Ian Lambton and Associates avec le concours de l'Association canadienne de l'autobus.

ANNEXE 2: (suite)

DATE	ENTREPRENEUR	SUJET	DÉPENSES 1985-1986
Août 1985	Lamorte, Williams & Associates Vancouver (Colombie-Britannique)	Préparation des directives pour l'entreposage de marchandises dangereuses emballées.	62 141,73 $
Août 1985	Transports Canada, Ottawa (Ontario et le Centre de développement des transports, Montréal (Québec)	Utilisation des méthodes d'émission accoustique pour mettre à l'essai des citernes de polyester renforcées de fibre de verre.	5 000,00 $
Août 1985	Transports Canada, Ottawa (Ont.) et le Centre de développement des transports, Montréal (Québec)	Recherche sur la suppression des explosions de réservoirs et la mise au point de ces systèmes.	Aucune dépense
Septembre 1985	Générale Electrique du Canada Toronto (Ontario)	Conception et production de deux documents audio-visuels sur la formation des inspecteurs.	74 300,00 $
Novembre 1985	R.E. Tourangeau, Ottawa (Ontario)	Révision et rédaction d'un manuel de l'inspecteur et séances d'information sur son utilisation.	25 200,00 $
Décembre 1985	Association canadienne des fabricants de produits chimiques, Ottawa (Ontario)	Organisation d'une conférence internationale sur les interventions d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses dans le cadre d'Expo 86 en septembre 1986, à Vancouver (C.-B.)	5 000,00 $
Janvier	Centre du film et de la vidéo du gouvernement du Canada Ottawa (Ontario)	Production d'un enregistrement audio-visuel sur le Règlement	5 711,86 $

ANNEXE 3:

COMITÉS ET CONFÉRENCES

PRINCIPAUX COMITÉS

International

American Society for Testing and Materials (ASTM), divers endroits	Établir des normes relatives aux épreuves de colis et aux emballages. Réunions semestrielles.
American Society or Mechanical Engineers (ASME), divers endroits	Établir des normes pour les systèmes de confinement des marchandises dangereuses et non dangereuses. Réunions trimestrielles.
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Groupe de travail du Comité d'experts sur les marchandises dangereuses Montréal (Québec)	Établir des recommandations à inclure dans les Instructions techniques de l'OACI pour le transport aérien de marchandises dangereuses. Rencontres annuelles.
International Committee on Emergency Response Phraseology, Washington (D.C.) États-Unis	Établir une phraséologie normalisée pour faciliter les communications d'urgence. Rencontres trimestrielles.
Organisation de la coopération et du développement économiques (OCDE), Groupe d'experts scientifiques MC4, mouvement de matières et de marchandises dangereuses	Élaborer des politiques de gestion des risques relatifs aux marchandises dangereuses et présenter des recommandations à l'OCDE. Rencontres annuelles.

Nations Unies (ONU)

Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses, Genève (Suisse)	Mettre la dernière main aux recommandations sur le transport des marchandises dangereuses à soumettre à l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO). Rencontres biennales.
Comité d'experts en matière d'explosifs, groupe de travail, Montréal (Québec)	Établir des normes internationationales sur le transport des matières explosives et les soumettre au Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses. Rencontres annuelles.

ANNEXE 3: (suite)

Groupe des Rapporteurs, (matières non explosives), Genève (Suisse)	Établir des normes internationales sur le transport des marchandises dangereuses qui ne sont pas des explosifs et les soumettre au Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses. Trois réunions tous les deux ans.
Groupe d'experts sur les assurances (UNIDROIT), Rome (Italie)	Élaborer une convention internationale sur les assurances ayant trait aux accidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Rencontres annuelles.
National	
Comité directeur d'examen des suites de l'accident de Bhopal	Évaluation par les secteurs privé et public des possibilités d'incidents du genre de celui de Bhopal au Canada, des mesures de prévention canadiennes et de la capacité d'intervention des secteurs privé et public au Canada.
Association canadienne de normalisation (ACNOR)	Établir des normes nationales sur le confinement des marchandises dangereuses.
Comité interministériel sur les produits chimiques toxiques	Comité fédéral chargé de rationaliser les responsabilités ministérielles en ce qui concerne la réglementation et ces questions ayant trait aux produits chimiques toxiques.
Groupe de travail sur l'amiante	Présidé par le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Arrêter la position canadienne sur les dangers que posent la production et l'utilisation de l'amiante.
Comité permanent fédéral-provincial-territorial sur le transport des marchandises dangereuses	Coordonner l'élaboration et la mise en oeuvre d'un programme exhaustif sur les marchandises dangereuses pour assurer la mise en oeuvre uniforme dans tout le Canada des éléments du programme ayant trait au transport routier et aux correspondances avec d'autres modes.

ANNEXE 3: (suite)

PRINCIPAUX ATELIERS ET CONFÉRENCES

Avril, juin, septembre 1985	Hazardous Materials Advisory Council, Washington (D.C.) États-Unis	Présentation du nouveau Réglement du Canada en insistant sur la réciprocité Canada - États-Unis.
Juin 1985	American Petroleum Institute, Williamsburg (Virginie) États-Unis	Présentation du nouveau Règlement du Canada en insistant sur la réciprocité Canada - États-Unis.
Juin 1985	International Spill Control Association, Hambourg (Allemagne)	Atelier sur les nouvelles technologies dans le domaine de l'intervention d'urgence liée aux marchandises dangereuses.
Juillet 1985	International Institute for Applied System Analysis IIASA Vienna (Autriche)	Atelier sur l'évaluation des risques.
Juillet 1985	Institut international pour l'analyse des systèmes de haut niveau (IIASA), Vienne (Autriche)	Atelier sur l'évaluation des risques.
Octobre 1985	Transportation Research Board, Washington (D.C.)	Échange semestriel sur les derniers progrès de la technologie et de la recherches dans le domaine des transports.
Novembre 1985	National Hazardous Waste Materials Conference, Melbourne (Australie)	Présentation du Règlement et du programme TMD.
Novembre 1985	Transportation Research Board Conference, Lake Buena Vista, (Floride) États-Unis	Échange international sur les derniers progrès en matière de transport des marchandises dangereuses.
Décembre 1985	Organisation panaméricaine de la santé, Buenos Aires (Argentine)	Planification d'urgence et gestion des risques de transport des produits chimiques et de leur utilisation sur les lieux.